

Revista Cocar

Programa de Pós-Graduação em Educação
da Universidade do Estado do Pará



A (IN) ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA DA COMUNIDADE RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA PARAENSE

A (IN) ACCESSIBILITY IN TRANSPORT AND DISABLED PEOPLE IN COMMUNITY IN THE PARAENSE AMAZON

Ana Paula Cunha dos Santos Fernandes
Universidade do Estado do Pará - UEPA

Alexandre Santos Fernandes
Universidade da Amazônia - UNAMA

Resumo

Este artigo analisa as condições de acessibilidade dos alunos com deficiência nos transportes fluviais de Belém-Pará. Perguntamos: quais as condições do transporte fluvial e terrestre ofertadas às pessoas com deficiência que vivem na comunidade ribeirinha de Belém-Pará? No Brasil encontramos situações bem particulares de acesso e mobilidade como as encontradas na região norte do país, em que comunidades dependem das águas, e usufruem dos rios como via principal. O locus deste artigo foi a ilha de Cotijuba. Sobre a metodologia, se configura numa pesquisa qualitativa. Documentos, observação e pesquisa bibliográfica, também compõem a base metodológica. Os resultados, evidenciam que há quantitativo de alunos que moravam no campo e estudavam na cidade que para seu deslocamento utilizavam as rabetas ou outras pequenas embarcações, dentre outros.

Palavras-chave: Educação Especial no campo. Direito das Pessoas com deficiência. Transporte.

Abstract

This article analyzes the conditions of disabled students' accessibility in river transports in Belem-Para. We have asked about what are the conditions of the river and land transport offered to people with disabilities who live in the riverine community of Belém-Pará? In Brazil we find very particular situations of access and mobility as those found in the north of the country, where communities depend on the water, and they use the rivers as the main way. The locus of this article was in Cotijuba island. About the Methodology, it is set in a qualitative research. Documents, observation and literature review also compose the methodological basis. The results reveals that there are quantitative students who lived in the field and who have studied in the city, they use "rabetas" to move, among others.

Keywords: Special Education in field. Right of People with disabilities. Transport.



Introdução

Apesar dos avanços em termos legais, as barreiras em relação a pessoa com deficiência ainda estão fortemente presentes na sociedade e na escola. A demanda de transporte e a oferta precisam ser diferenciadas em função das especificidades das pessoas e da tecnologia adequada, como também, deve haver a regulamentação do serviço para viabilizar novos investimentos.

No trabalho de Tobias, Ramos e Rodrigues (2012) o desafio, segundo os autores, é de aplicar um modelo de acessibilidade global na região Norte do Brasil, onde a realidade se mostra bem diferenciada de outras situações do restante do país. O meio de transporte regional mais importante é o barco, com ligações diretas para outras cidades na região. Sob estes aspectos, a acessibilidade assume importância crucial, como fator de inclusão social e da própria qualidade de vida urbana.

A Região Hidrográfica Amazônica, a mais extensa rede hidrográfica do globo terrestre, ocupa uma área total de 7.008.370 km², desde as nascentes nos Andes Peruanos até sua foz no oceano Atlântico, sendo 64,88% inserida no território brasileiro. Compõe também a Região a Colômbia (16,14%), Bolívia (15,61%), Equador (2,31%), Guiana (1,35%), Peru (0,60%) e Venezuela (0,11%). A porção brasileira apresenta uma área da ordem de 3.843.402 km², compartilhada por sete estados (100% do Acre, Amazonas, Amapá, Rondônia e Roraima, 76,2% do Pará e 67,8% do Mato Grosso). A vazão média de longo período estimada do rio Amazonas é da ordem de 108.982 m³/s (68 % do total do País). (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE)

Desta forma, encontramos na Amazônia uma significativa população ribeirinha, caracterizada por sua multiculturalidade e sociobiodiversidade. Comunidades distintas dentro da mesma Amazônia que, segundo Oliveira (2008, p. 26) representa um lugar de determinados atores e grupos sociais, que produzem e reproduzem suas práticas sociais cotidianas, imprimindo assim características próprias.



População esta que utiliza o rio para diversas atividades, o trabalho, o lazer, manifestações religiosas e para o transporte escolar. No Pará o transporte das crianças pelo rio é feito por meio de pequenas embarcações como canoas, casquinho, rabetas. Existe também um barco-escola vinculado à Secretaria de Educação, destinado a fazer o transporte escolar.

Ribeiro (2013) descreve que apesar dos esforços e melhorias no processo de transporte escolar, ainda existem lacunas relacionadas ao transporte escolar rural que podem ser melhoradas, pois são notórias as dificuldades que os alunos enfrentam para chegar à escola. Por isso, faz-se necessário uma intervenção de cunho pedagógico nessa difícil situação enfrentada pelos alunos das áreas rurais a fim de contribuir para a melhoria da aprendizagem dos alunos.

O sistema de transporte escolar apresenta características que devem ser destacadas e analisadas dentro da realidade local, considerando as peculiaridades das regiões geográficas é reforçado por Estelles e Ribeiro (2009), e, também, da população dos municípios em que este é executado. Além disso, a forma como o serviço é executado em cada município reflete as soluções que as administrações locais encontraram para a prestação deste serviço.

Os autores informam que de acordo com Geipot¹ (1995), transporte escolar rural é aquele realizado para transportar alunos da área rural para escolas na área urbana ou entre áreas rurais nos limites de um município. Já segundo Ceftru (2006), transporte escolar rural é aquele realizado entre áreas rurais ou área rural e urbana em que o veículo que transporta os alunos realiza ao menos uma prestação de serviço em área rural. Caso específico das ilhas pesquisadas, ainda há poucas discussões sobre o transporte escolar

¹ GEIPOT - Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes.



rural, especificamente o hidroviário. Apresentamos a seguir algumas produções sobre o transporte hidroviário relacionado às ilhas.

Na região amazônica, o transporte se confunde com o transporte escolar haja vista que em algumas localidades os barcos comuns são alugados para realizar o transporte escolar. Assim, Borges, Cardoso e Neves (1999) apresentam nas considerações de seu trabalho que a atual tecnologia utilizada no transporte fluvial de passageiros, apresentam condições desfavoráveis em relação ao transporte coletivo, no que diz respeito ao conforto, a segurança e a velocidade, o que impacta negativamente volume da demanda que utiliza o serviço. E ainda, outro entrave, é a questão cultural, pois no imaginário popular, este modo refletiria uma baixa posição social, sendo, portanto para algumas pessoas um retrocesso sua utilização. Esta imagem foi sendo construída ao longo dos anos e a precariedade e falta de competitividade do sistema atual acaba por consolidar esta situação.

Ferreira e Vaga (2008) descrevem em seu trabalho que, de acordo com a Lei Municipal Nº 7.682/94, Belém possui 39 ilhas, das quais treze ilhas são vinculadas ao Distrito Administrativo de Mosqueiro, e vinte e seis ilhas sob a responsabilidade do Distrito Administrativo de Outeiro. Essas ilhas estão situadas, principalmente, na Baía do Guajará e no Rio Guamá. Já a área insular de Ananindeua, de acordo com o IBGE, é composta por 08 (oito) ilhas, limitada pela região sul da Ilha de Mosqueiro e sudeste da ilha de Outeiro, cujo acesso principal a partir da Baía do Guajará é através do Furo do Maguari. Relatam ainda que na região norte, é comum o uso do transporte hidroviário pelos ribeirinhos, mesmo que de forma errônea. São eles, indivíduos que utilizam pequenas embarcações cotidianamente. Estes são numerosos e não fazem parte dos cadastros do Estado ou das prefeituras. Os grandes Portos não possuem registros destas embarcações, o que demonstra que eles não são prioridade para as administrações públicas. Desta forma, percebe-se a não participação da considerável camada da



população ativa de barqueiros que todos os dias transitam os rios amazônicos de forma “irregular” por desatenção das autoridades competentes, que deveriam atender a todos os que participam desta atividade. De cargueiros a pequenas embarcações, as normas de segurança e os investimentos proporcionais devem atingir a todos.

Os dados apresentados no trabalho dos autores acima apresentam que: 1) o serviço de transporte nas Ilhas que deveria ser elemento de inclusão social, de domínio do setor público, para garantir o direito de ir e vir a todos, opera pela lógica do mercado excluindo espacialmente quem não tem esse poder. 2) há frota de embarcações totalmente inadequada para o transporte de passageiros e atendimento das populações; precária infraestrutura de porto, considerados aqui não só os atracadouros existentes, como também os serviços de atendimento a passageiros, antes das operações de embarque e desembarque; 3) o último Plano Diretor de Transporte Urbano da região metropolitana realizado em 2001 não contemplou o transporte hidroviário, que foi ignorado de qualquer estudo proveniente do sistema proposto de transporte integrado para a região; 4) as ilhas Sul são exemplos do esquecimento. Suas comunidades ficam condicionadas à reduzida oferta de transporte não regular oferecida por parte dos barqueiros da região, havendo uma participação muito discreta do poder público, que oferece embarcação para apanhar/buscar os alunos das ilhas, levá-los para estudar em escolas na capital e fazer a viagem de volta.

Teixeira Filho, Moraes e Tobias (2009) apresentam, nos dados das entrevistas realizadas que a maior parte das pessoas, que utiliza o transporte fluvial na Região Metropolitana de Belém, usa por motivos de lazer e trabalho, e também boa parte dos passageiros usam por motivo de estudo, principalmente nos Terminais Arapará e Jarumã, na área de estudo oeste. A principal mudança proposta pelos 150 passageiros entrevistados, nas 3 áreas de estudo: Porto da Palha, Ver-o-Peso e Terminal de Icoaraci, foi em relação ao conforto e a segurança na embarcação.



A demanda de transporte e a oferta precisam ser diferenciadas em função das especificidades da demanda e da necessidade de tecnologia adequada às necessidades, como também, deve haver a regulamentação do serviço para viabilizar novos investimentos no serviço. Por outro lado, há necessidade de desenvolvimento de estudos, uma vez que, sobre a região insular da Região Metropolitana de Belém existe poucos dados a respeito da população, logo, havendo muita dificuldade em se planejar o transporte.

No trabalho de Tobias, Ramos e Rodrigues (2012) o desafio, segundo os autores, é de aplicar um modelo de acessibilidade global² em uma cidade brasileira, na região norte do Brasil, onde a realidade se mostra bem diferenciada de outras situações do restante do país. A cidade em estudo, Santarém-Pará, possui características específicas, tais como: a dispersão populacional em espaços urbanos carentes de infraestrutura; uma população com poucas oportunidades de atendimento às suas necessidades mais básicas; uma estrutura urbana resultante do crescimento desordenado a partir de um núcleo urbano original de uma cidade ribeirinha; uma estrutura de transportes regionais com forte predominância pelo modo fluvial. Semelhante à outras cidades ribeirinhas na Amazônia, a morfologia urbana é radial, com o centro localizado na zona antiga da cidade ao longo da zona ribeirinha. O meio de transporte regional mais importante é o acesso por barco, com ligações diretas para outras cidades na região. Sob estes aspectos, a acessibilidade assume importância crucial, como fator de inclusão social e da própria qualidade de vida urbana.

Ressalta-se que na cartilha “**Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Viver sem Limites**” (2011, p. 8), baseada no Decreto nº 7.612/2011,

² A acessibilidade global, é uma questão muito importante no processo de planejamento urbano, porque a maioria dos equipamentos e infraestruturas urbanas são capitalizadas como investimentos em geral e não como investimentos específicos. Ainda, em contexto urbano, os indivíduos podem-se localizar em qualquer lugar antes de se deslocarem a lugares específicos. Assim, a forma como a acessibilidade é avaliada depende da finalidade ou objetivo a ser alcançado.



evidenciam que os veículos adquiridos como Transporte Escolar Acessível têm como objetivo transportar estudantes tanto para as aulas quanto para o Atendimento Educacional Especializado (AEE), rural ou urbano. Sobre o transporte para o acesso à saúde, ressaltam que, para facilitar o acesso das pessoas com deficiência aos Centros Especializados de Reabilitação (CER), o Plano Viver sem Limite estabeleceu metas de aquisição de veículos para pessoas com deficiência que não apresentem condições de mobilidade e acessibilidade autônoma aos meios de transporte convencional ou que manifestem grandes restrições ao acesso e uso de equipamentos urbanos.

A discussão do transporte escolar rural nos remete às questões relativas à acessibilidade. Segundo Hoggart (1973), a acessibilidade está associada à interpretação, implícita ou explícita, da facilidade de se alcançar oportunidades distribuídas espacialmente. Isto significa que a acessibilidade não depende apenas da localização de oportunidades, mas também da facilidade de superar a separação espacial entre os indivíduos e lugares específicos. Na mesma linha de pensamento, Ingram (1971) definiu acessibilidade de um lugar como sendo a sua característica (ou vantagem) em relação à superação de qualquer forma de resistência ao movimento no espaço.

A pessoa com deficiência e o direito ao transporte

A Constituição da República Federativa do Brasil (1988), preceitua em seu preâmbulo:

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias... (BRASIL, 1988)



No título I da CF/88, que versa sobre os princípios fundamentais, no caput do primeiro artigo da Constituição Federal diz que se constitui um Estado Democrático de Direito e tem como fundamento: inciso II – a cidadania, e, III – a dignidade da pessoa humana. Por esses incisos entende-se que o direito da pessoa com deficiência está resguardado e mais que isso, está garantido em lei e é dever do Estado.

Ainda no título I, no artigo terceiro, o legislador constituinte encarregou o Estado com seus objetivos principais, onde a sua obrigação para com a população é: I – construir uma sociedade livre, justa e solidária; III – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; IV – promover o bem de todos, sem preconceito de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. Mais uma vez, o direito da pessoa com deficiência é reforçado na legislação e é dever do Estado.

A CF/88 traz mais artigos e estes sim, revelam claramente o direito das pessoas com deficiência, porém com a nomenclatura anterior, portadores de necessidades especiais. Mas já está pacificado que o termo adequado é pessoa com necessidades educacionais especiais ou pessoa com deficiência, pois o termo portador traz consigo o estigma doença.

No artigo 23, portanto, temos a definição dos direitos das pessoas com deficiência no que tange à proteção à saúde, onde é competência comum entre a União (governo federal), Estados (governo estadual), Distrito Federal e Municípios, ou seja, o que um Ente da federação fizer não desonera o outro, mas ao contrário disso, cria uma rede de cooperação para uma melhoria no atendimento às pessoas com deficiência, para que possam ser assistidas em qualquer âmbito do poder estatal.

No artigo 24 da CF/88, há um reforço quanto à assistência às pessoas com deficiência e também sobre a competência comum entre os Entes federados. O legislador constitucional especificou o tipo de atendimento a que as pessoas com deficiência têm



direito, sendo uma competência comum sempre, ou seja, não se trata de um Ente apenas fazer o que preconiza a CF/88, mas a todos que fazem parte da federação em cuidar, proteger e integrar a sociedade às Pessoas com deficiência, não convém tratá-los como “coitadinhos”, mas de dar-lhes condições para que possam competir em condições ideais com as demais pessoas, na medida do possível.

Portanto, as definições constitucionais que amparam as Pessoas com deficiência buscam promover uma condição de vida digna e com a acessibilidade necessária para que possam se desenvolver sem maiores dificuldades, ainda que suas necessidades básicas como as de locomoção sejam mais imperiosas e necessitem de ajustes para terem seus direitos respeitados, como revela o artigo a seguir:

Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

§ 2º - A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras³ de deficiência.

E em caso específico dos alunos com deficiência que estudam em escolas de comunidades ribeirinhas ou até mesmo que moram em ilhas próximas, chamam a atenção pela utilização do transporte como rabeta e casquinho, de uso próprio, embora a legislação garanta transporte escolar como visualizado na Resolução Nº 2 (2008):

Art. 8º O transporte escolar, quando necessário e indispensável, deverá ser cumprido de acordo com as normas do Código Nacional de Trânsito quanto aos veículos utilizados. § 1º Os contratos de transporte escolar observarão os artigos 137, 138 e 139 do referido Código. § 2º O eventual transporte de crianças e jovens portadores⁴ de necessidades especiais, em suas próprias comunidades ou quando houver necessidade de deslocamento para a nucleação, *deverá adaptar-se às condições desses alunos, conforme leis*

³ Terminologia original da CF/88

⁴ Terminologia original da Resolução nº 2



*específicas*⁵. § 3º Admitindo o princípio de que a responsabilidade pelo transporte escolar de alunos da rede municipal seja dos próprios Municípios e de alunos da rede estadual seja dos próprios Estados, o regime de colaboração entre os entes federados far-se-á em conformidade com a Lei nº 10.709/2003 e deverá prever que, em determinadas circunstâncias de racionalidade e de economicidade, os veículos pertencentes ou contratados pelos Municípios também transportem alunos da rede estadual e vice-versa.

Assim como a resolução acima existem leis e programas que objetivam garantir transporte as pessoas com deficiência em qualquer instância inclusive os utilizados nos rios, são eles: Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE (1996) e o Programa Caminho da Escola (2007). Porém, os barcos visualizados nas ilhas pesquisadas não são as destacadas pelos documentos acima. São barcos sem a devida identificação de transporte escolar, sem nenhuma adaptação para as pessoas com deficiência, com portas estreitas, bancos sem cintos e qualquer segurança.

Em legislação mais recente, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), Lei nº 13.146/2015, o transporte está alocado no item “acessibilidade”

I- Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

No item “barreiras”

IV - Barreiras: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes;

⁵ Grifos nossos.



Na alteração do item “acessibilidade” da Lei 10.098/2000, a partir do Estatuto da Pessoa com Deficiência (2015) passará a ser

I- Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

Assim, compreende-se que os artigos e diretrizes políticas buscam atender as necessidades das pessoas com deficiência. Anseia-se por mudanças para uma real acessibilidade para os que residem ou que visitam ou gostariam de transitar nas ilhas e demais espaços por meio de transportes, quer terrestres, fluviais e/ou aéreos.

Metodologia

Esta é uma pesquisa qualitativa por adentrar na complexidade da temática e do público aqui em discussão. Assim, “os pontos de vista e práticas no campo são diferentes devido às diversas perspectivas e ambientes sociais a ele relacionados” (FLICK, 2004, p.22)

Outros autores, como Denzin e Lincoln (2000) caracterizam a pesquisa qualitativa como atividade que, por meio de um método de investigação composto por práticas materiais e investigação, buscam dar visibilidade a processos investigativos. Para esses autores, essa modalidade de pesquisa arrola informações dos sujeitos da pesquisa como ponto de vista individual e coletiva, visando construir cientificamente uma compreensão dos mundos. Assim, para que o pesquisador tenha maior compreensão do fenômeno social precisa ir além da sua inserção na realidade, conceber a construção do conhecimento de forma coletiva, nas interações sociais com o outro, nos diálogos entre sujeito/pesquisador e sujeitos/pesquisadores.



Realização da Observação

Diário de Campo

O diário de campo se faz necessário devido sua associação à observação. Fernandes (2011) descreve que a observação é uma técnica de coleta de dados para conseguir informações e utiliza os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. Não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou ferramentas que se deseja estudar. É como nos diz Gruzinski (2003), devemos olhar para além do que se vê. Assim ao observar faz-se necessário seu respectivo registro da (in) visibilidade do contexto encontrado.

O registro no diário de campo evidenciou nossa trajetória, o momento de chegada e saída, os contatos, os sujeitos, as dúvidas, os contrastes, minhas observações e percepções dentre outros. Para Triviños (1987) o diário de campo possui dois tipos de anotações: 1) descritiva: transmite com exatidão a situação observada; 2) analítico-reflexiva: observação dos acontecimentos e processos que indicam quais questões devem ser aprofundadas.

A organização deste diário assemelhou-se ao relatório. Registrava-se o momento de saída e chegada nos trapiches, o percurso realizado, o quantitativo e o público presente no barco, o caminho até a escola, o momento da entrevista, a conversa com outros, o dia e a hora para retorno, etc.

Levantamento e Análise Documental

Realizamos também levantamento documental e para tal utilizamos a fotografia, o Estatuto da Escola Bosque (escola sede da UP Faveira na ilha de Cotijuba), as tabelas e o diário de campo.

Sobre a análise documental ressaltamos que busca identificar informações factuais nos documentos a partir de questões e hipóteses de interesse (LÜDKE e ANDRE, 1986,



p.38); e ainda, uma pessoa que deseja empreender uma pesquisa documental deve esgotar todas as pistas capazes de lhe fornecer informações interessantes (CELLARD, 2008, p. 298). Tanto a pesquisa documental quanto a pesquisa bibliográfica têm o documento como objeto de investigação. No entanto, o conceito de documento ultrapassa a ideia de textos escritos e/ou impressos.

O documento como fonte de pesquisa pode ser escrito e não escrito, tais como filmes, vídeos, slides, fotografias ou pôsteres. Esses documentos são utilizados como fontes de informações, indicações e esclarecimentos que trazem seu conteúdo para elucidar determinadas questões e servir de prova para outras, de acordo com o interesse do pesquisador (FIGUEIREDO, 2007).

Lima e Mioto (2007) descrevem que o elemento diferenciador está na natureza das fontes: a pesquisa bibliográfica remete para as contribuições de diferentes autores sobre o tema, atentando para as fontes secundárias, enquanto a pesquisa documental recorre a materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou seja, as fontes primárias. Essa é a principal diferença entre a pesquisa documental e pesquisa bibliográfica.

Sistematização e análise dos dados

Realizada de maneira crítica atrelando dados observados e demais instrumentos de pesquisa.

O Locus

Para chegar em Cotijuba é necessário partir de Icoaraci ou Caratateua que é uma das 39 ilhas de Belém, capital do Estado do Pará, e é a principal de seus 8 distritos, denominado: Distrito Administrativo de Outeiro (DAOOUT). É distante 25 km do centro da cidade, possui cerca de 50 mil habitantes. Caratateua sobrevive do artesanato marajoara, serviços de olaria e pesca. O distrito de Caratateua também possui pequeno



centro comercial e feiras livres. Há transporte urbano mas não atende as necessidades da ilha, e por haver ligação ao centro de Belém, via terrestre, os ônibus transitam até o centro comercial de Belém à qual há muitos funcionários do comércio residentes nesta ilha.

O trapiche de Caratateua disponibiliza barco comercial para a ilha de Cotijuba que está situada na confluência da Baía de Marajó com a Baía do Guajará, no Estado do Pará, tendo, ao Nordeste, a Ilha de Mosqueiro; ao Norte, a própria Baía de Marajó; ao Sul, a Ilha do Arapiranga e o Rio Pará, ao Sudeste as Ilhas de Jutuba e Paquetá e o Canal de Cotijuba. Em 1990, através de Lei Municipal esta ilha foi transformada em Área de Proteção Ambiental, fato que obriga a manutenção de sua vasta cobertura vegetal e a proibição da circulação de veículos motorizados, exceto os de segurança e saúde. A ilha não possui sistema de água tratada, usufrui de água retirada de poços artesianos e energia elétrica proveniente de geradores à diesel. Os primeiros habitantes da Ilha de Cotijuba foram os índios Tupinambás, que a batizaram com este nome. Em tupi, Cotijuba significa "trilha dourada", talvez uma alusão às muitas falésias que expõem a argila amarelada que compõe o solo da ilha. Não identificamos produções que revelassem a história dos índios nas ilhas e sua possível remoção da região. Ainda, na ilha não há muitos serviços à população necessitando que os mesmos se dirijam ao Distrito de Icoaraci/Caratateua, por ser o mais próximo.

A pesquisa de Campo se deu por um ano à qual pude vivenciar a rotina dos professores desde o acordar cedo e partir para o trapiche em Caratateua, entrar no barco (que neste horário e no fim da tarde atuam como barco-escola) até chegada na ilha de Cotijuba com algumas paradas programadas para subida e descida de alunos e professores ao longo do percurso nas águas.

Discussão e Resultados

- Dificuldade de deslocamento: o deslocamento para as ilhas não é tão acessível.

Acompanhamos a rotina de professores que não residem na ilha de Cotijuba, seu



trajeto com saída de Caratateua. No caso de Cotijuba, o acesso é fluvial, mas é preciso ir até o distrito de Outeiro para adquirir passagem/bilhete no guichê de passagem, aproximar-se do trapiche no momento em que o barco atracar, e por volta de 7h da manhã ir do distrito até a ilha. A saída do barco neste horário é para transporte de professores, técnicos em educação, e estudantes de algumas ilhas. O barco também faz algumas paradas durante o percurso, alguns alunos sobem e professores e discentes vão ficando pelas escolas durante o trajeto.

Chegamos na ilha por volta de 8h40m mas para chegar até a escola é necessário aguardar o transporte local, uma espécie de ônibus puxado por um pequeno trator (tobata) (Foto 1)



Foto 1 - Ônibus da ilha de Cotijuba (Tobata). Fonte: acervo pessoal

A rotina de ingresso ao barco pelo trapiche de Caratateua, sua longa viagem e sua chegada com a subida ao trapiche de Cotijuba não permitem livre acesso e deslocamento as pessoas com mobilidade reduzida ou sem mobilidade. O espaço interno do barco não permite acolhimento a estas pessoas. Há de se propor aos governantes um barco que permita a entrada com cadeiras de rodas em que a pessoa se sinta segura e sem restrição



para transitar. Com livre acesso, sem barreiras, com segurança e promovendo autonomia às pessoas com deficiência como prevê o FNDE no “Caminhos da Escola”.

Os Estados devem reconhecer a importância global das possibilidades de acesso dentro do processo de conseguir a igualdade de oportunidades em todas as esferas da sociedade. Para as pessoas com deficiência de qualquer índole, os Estados devem: (a) estabelecer programas de ação para que o meio físico seja acessível, e (b) adoptar medidas para garantir o acesso à informação e à comunicação (Regra 5. das Regras Gerais sobre a Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiência das Nações Unidas, 1993)

E ainda:

A acessibilidade é uma questão transversal que tem implicações no acesso a actividades tão diversas como, por exemplo, a educação, a formação, o trabalho, a saúde, a cultura ou lazer, a participação cívica, seja nas grandes áreas metropolitanas seja nas vilas e aldeias do espaço rural, para todos os estratos sociais e económicos da população portuguesa. Assim, decorre óbvia a importância de se planejar, executar, monitorizar e avaliar uma Política de Acessibilidade e Mobilidade multinivelada horizontalmente (transversalidade sectorial) e verticalmente (a nível nacional, regional e municipal) e participada. (DOC APD, 2003, p.6)

- Abandono ambiental: quando a maré está baixa é possível ver os barcos em terra seca e bem próximos ao trapiche. É preocupante se observar a má conservação com a região. Quando a maré está baixa é possível visualizar o acúmulo de lixo ao seu redor. Situação semelhante acontece junto à feira ao ar livre. Torna-se inviável transitar por estes espaços devido ao acúmulo de lixo e riscos de acidente às pessoas com deficiência, principalmente as físicas e visual. Vê-se a necessidade de eliminar barreiras que possam impedir ou limitar à liberdade de movimento e de expressão como evidenciado na Lei de Acessibilidade (10.098/2000) e Lei da Pessoa com Deficiência (13.146/2015).
- Trapiche: visualizamos que o único apoio aos que descem para o barco é o corrimão de ferro (Foto 2). Há dificuldade no piso da plataforma de acesso ao trapiche, o mesmo é em ferro e vergalhão, apresenta furos no piso e não há



segurança para pessoas com dificuldade de mobilidade física e cegas. Esta observação é válida para os trapiches de Caratateua e Cotijuba.



Foto 2 - Corrimão e assoalho do Trapiche. Fonte: acervo pessoal

O trapiche de Caratateua tem seu acesso da rua por rampa e escadas. As rampas/plataforma dão acesso ao barco. Este trapiche nos permite acesso à Cotijuba via barco, rabeta ou casquinho. Em relação a possível espaço acessível, podemos ter como referencial as barcas e trapiches do trajeto Rio-Niterói/RJ.

Há ainda outro transporte não-acessível em Cotijuba: a charrete, o “ônibus” da ilha que é puxado por um pequeno trator (tobata), o espaço interno é limitado tanto no corredor quanto entre as poltronas.

Outro item a destacar que embora não seja sobre acessibilidade em si, incomoda muito: o barulho do motor e o mau-cheiro da queima do querosene. Para as pessoas que possuem deficiência auditiva, dependendo do nível de deficiência, o barulho tornar-se muito inconveniente, desconfortável e até doloroso. Assim, durante a viagem alguns conversam, outros leem revistas, livros ou jornal. Poucos os que apreciam a paisagem. A insegurança permeia a viagem em barcos das ilhas, há o risco de escarpelamento (o



arrancar de cabelos e couro cabeludo pelo eixo do motor da embarcação) devido à falta de cobertura e proteção do eixo do motor. Assim, este atrai por sua estrutura e dinâmica de funcionamento que por vezes é acionado pelo dirigente da embarcação na frente dos passageiros. Com isso, há o receio de acidentes com as pessoas com deficiência em que mais uma vez se evidencia a insegurança nas embarcações. Insegurança esta combatida nas legislações e destacado por Bastos:

Os ribeirinhos equipam seus barcos com motores comprados em oficinas, vindos de fazendas que não os usam mais como geradores de energia ou para captar água com a chegada da luz elétrica. O motor é instalado no meio do barco para que dê estabilidade e equilíbrio ao mesmo na hora de navegar. Por se tratar de motor gerador e não para barcos, o mesmo não possui protetor para os eixos, que gira em alta rotação e se estende longitudinalmente até a hélice, sem qualquer tipo de proteção, causando acidente por escapelamento. (BASTOS, 2006, p.56)

Durante o período de observação presenciei um pai carregando sua filha nos braços desde o trapiche. A mãe acompanhava e carregava as bolsas. No momento de entrar no barco, o dirigente da embarcação segurou a menina (por volta de 10 anos com dificuldade de mobilidade) enquanto o pai descia do trapiche para a proa. Da proa para dentro do barco não era possível pai e filha entrarem juntos porque o espaço da porta era (é) insuficiente. Assim, colocou a menina em sua frente e esticou seu braço o máximo que pode para que ela caísse sentada no banco, mas infelizmente caiu no chão. O pai prontamente a recolheu do chão e a sentou ao lado da mãe que rapidamente se organizou com as bolsas e arrumou a filha. Alguns minutos depois, perguntei a mãe se era sempre assim, e a mesma informou que a filha estuda em Caratateua e uma senhora permitiu que ela e a filha ficassem durante a semana em sua casa, e com isso esta cena desastrosa de ausência de acessibilidade acontece as segundas quando vai para Caratateua e as sextas quando sai de Caratateua para Cotijuba.



Se houvesse condições adequadas nos transportes e nas vias de acesso esta e outras tantas famílias não precisariam vivenciar situações constrangedoras nem tampouco necessitar morar de favor na casa de estranhos.

O transporte é um dos elos fundamentais da vida em sociedade, pois é a partir dele que as pessoas podem se deslocar e participar das diversas atividades de que desejam. Na perspectiva de Calheiros (2010), na Amazônia, em decorrência das condições hidrográficas únicas ali existentes, o transporte fluvial é a economia e a vida social. (MORGADO; PORTUGAL; MELLO; 2013, p.97)

- Os transportes da ilha de Cotijuba: ao chegar em Cotijuba é preciso aguardar o transporte rodoviário local, uma espécie de ônibus, porém puxado por um trator pequeno. Também existem na ilha alguns mototaxistas. Os barcos chegam e saem teoricamente a cada hora, se há alguma emergência, alguém precisando de socorro médico o barco sai imediatamente. Caso não, embora se tenha a previsão de saída a cada hora os barqueiros aguardam a lotação de passageiros que o satisfaça em relação ao lucro/lotação. Na ilha de Cotijuba os transportes utilizados são a charrete, o ônibus da ilha que é puxado por um pequeno trator (tobata), motocicleta, bicicletas e carro de boi, todos com pouca ou nenhuma acessibilidade e segurança.

Tobias, Machado e Paiva Júnior (2009, p.8) evidenciam que a oferta de transporte, de maneira geral, é espontânea e de baixa confiabilidade. Como serviço regular existe apenas a Linha Belém-Cotijuba, com subsídio da Prefeitura de Belém, possuindo duas saídas diárias para Cotijuba: uma pela manhã e outra no final da tarde. Os demais horários são cobertos por barqueiros que frequentem o mesmo terminal portuário. Nesta ilha e nas demais ilhas, onde o transporte fluvial é o único modo de transporte, o transporte é feito pela iniciativa privada, sem controle do poder público.

Como informado anteriormente, o transporte é sem controle e consequentemente, não atendem normas de segurança marítimas assim como como acessibilidade para as



peessoas com deficiência. Não há exigência de transportes com melhores condições de acesso e permanência, que promovam segurança e autonomia às pessoas com deficiência. Isso desmotiva as famílias e as pessoas com deficiência que poderiam buscar mais escolarização, mais empoderamento, mais direitos, mais liberdade para ir e vir em busca de um futuro digno e real.

O transporte pode ser considerado um dos elos fundamentais da vida em sociedade, viabilizando a realização de deslocamentos para os mais diversos fins, impactando diretamente sobre os usuários do sistema e indiretamente, sobre a sociedade como um todo. (MORGADO; PORTUGAL; MELLO; 2013, p.119)

Bastos (2006) enfatiza que o transporte é um fator essencial do desenvolvimento e ordenamento do território, e através dele, o homem se apropria do meio, o transforma, e determina sua vida em sociedade.

Por fim, Morgado, Portugal e Mello (2013) ressaltam que as transformações na realidade local podem ser promovidas em sintonia com o interesse público e respeitando o princípio da equidade e inclusão social.

Conclusão

Há necessidade de desenvolvimento de estudos, uma vez que sobre a região das ilhas de Belém existem poucos dados a respeito da população, logo, havendo muita dificuldade em se planejar o transporte também para as pessoas com deficiência. Não há condição ideal nos trapiches para a população com deficiência; as embarcações não são acessíveis, nem tampouco geram segurança e bem-estar às pessoas. A questão do transporte foi arrebatadora a partir da estrutura do trapiche ao acesso ao barco com sua estreita porta, pouco espaço interno, proa empinada, bancos inadequados, dentre outros; assim como o espaço interno do ônibus característico da ilha de Cotijuba à qual não permite que pessoas com dificuldade de locomoção ou pouco mobilidade sejam bem acomodados. Um transporte fluvial, escolar ou não, permite que o aluno com deficiência chegue à escola e garanta sua permanência na escola. Assim, no caso das ilhas, a condição



dos barcos e trapiches são condicionantes para a permanência ou evasão dos alunos. Com isso, busca-se condições ideais para estas pessoas que são ribeirinhas, do campo, tanto um trapiche quanto uma embarcação que o permita livre acesso com dignidade.

Referências

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DEFICIENTES. Acessibilidade e Mobilidade DOC APD 2003. Visualizado em: <<file:///C:/Users/Ana%20Paula%20Fernandes/Downloads/docacessibilidedefinal.pdf>>. Acesso em? 27 de Dez de 2015.

BASTOS, Maria Martins da Rocha Diniz. Geografia dos Transportes: Trajetos e Conflitos nos percursos fluviais da Amazônia Paraense: um estudo sobre acidentes em embarcações. 115f. Dissertação de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

BORGES, Ana Valéria Ribeiro; CARDOSO, Gerson Rodrigues; NEVES, Patrícia Bittencourt das. Transporte fluvial urbano: uma alternativa para a cidade de Belém. 1999. Disponível em:<http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/21/ACA5C8EE-888F-4D89-B167-D37413F95464.pdf>. Acesso em 2 de Março de 2013.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Visualizado em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 05 de Maio de 2014.

_____. Ministério da Educação. **Resolução nº 2**, de 28 de abril de 2008. Disponível em:< <http://www.mec.gov.br>>. Acesso em: 15 de março de 2012.

_____. **Lei 10.880**, de 09 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.880.htm>. Acesso em: Nov. de 2012.

_____. Lei 13.146, de 06 de Julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm>. Acesso: 18 de Outubro de 2015.

Revista Cocar

Programa de Pós-Graduação em Educação
da Universidade do Estado do Pará



_____. Ministério da Educação. **Caminho da escola**. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/caminho-da-escola/caminho-da-escola-apresentacao>>. Acesso em: nov. de 2012.

_____. **Decreto nº 7.612**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7612.htm>. Acesso em: 05 de Maio de 2014.

CELLARD, A. A análise documental. In: POUPART, J. et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis, Vozes, 2008.

DENZIN, N.K; LINCOLN, Y.S. (orgs). A disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. In: DENZIN, N. K; LINCOLN, Y. S. **Planejamento da Pesquisa Qualitativa: teorias e abordagens**. Porto Alegre: Artmed, 2000.

ESTELLES, Reinaldo Soares; RIBEIRO, Rejane Arruda. Transporte escolar rural aquaviário em Curralinho – Pa: aplicação de uma proposta multimetodológica de pesquisa. 2009. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/gestao/2_355_AC.pdf>. Acesso em: 15 de Janeiro de 2014.

ESTELLES, R. S.; RIBEIRO, R. A.. **Transporte escolar rural aquaviário em Curralinho – Pa**: aplicação de uma proposta multimetodológica de pesquisa. 2009. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/gestao/2_355_AC.pdf>. Acesso em: 15 de Janeiro de 2014.

FERNANDES, Ana Paula Cunha dos Santos. Estudos e observações sobre vivências docentes da Educação de Jovens e Adultos no processo de inclusão escolar. 2011. 145 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade do Estado do Pará, Belém. 2011.

FERREIRA, Regina Célia Brabo; VAGA, Luís Eduardo Aragon. O Espaço Dividido: o caso do transporte hidroviário nas ilhas sul da região metropolitana de Belém – RMB. Seminário Internacional - Amazônia e fronteiras do conhecimento, 2008. Visualizado em: <<http://www.ufpa.br/naea/siteNaea35/anais/html/geraCapa/FINAL/GT5-276-1216-20081201091305.pdf>>. Acesso em: mar/2013.

FIGUEIREDO, Nebia Maria Akmeida de. **Método e metodologia na pesquisa científica**. Ed. São Caetano do Sul, São Paulo, Yendis Editora, 2007.

Revista Cocar

Programa de Pós-Graduação em Educação
da Universidade do Estado do Pará



FLICK, Uwe. **Uma Introdução à Pesquisa Qualitativa**. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

GRUZINSKI, Serge. **A Colonização do Imaginário**: sociedades indígenas e ocidentalização no México espanhol. Séculos XVI-XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

HOGGART, K. **Transportation Accessibility**: some references concerning applications, definitions, importance and index construction. Council of Planning Librarians: Exchange Bibliography 482, Monticello, 1973.

INGRAM, D.R. **The Concept of Accessibility**: a search for an operational form. Regional Studies, p.101-107, 1971.

LIMA, Telma Cristiane Sasso; MIOTO, Regina Célia Tamaso. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. (2007). Visualizado em: <http://www.scielo.br/pdf/rk/v10nspe/a0410spe.pdf>. Acesso em: 23 de Junho de 2013.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, M.E.D.A. **Pesquisa em educação**: abordagens qualitativas. São Paulo, EPU, 1986

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Visualizado em < http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/6333F3D1/DivisHidrogNac_luizduboc1.pdf >. Acesso em: setembro de 2013

MORGADO, Andréa Vaz; PORTUGAL, Licínio da Silva, MELLO, Andréa Justino Ribeiro. Acessibilidade na Região Amazônica através do transporte hidroviário. **Journal of Transport Literature**, Vol. 7, n. 2, pp. 97-123, Apr. 2013.

OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno. **Cartografias Ribeirinhas**: saberes e representações sobre práticas sociais cotidianas de alfabetizando amazônidas. Belém: EDUEPA, 2008.

ONU. Resolução 48/96, de 20 de Dezembro de 1993. Regras Gerais sobre a Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiências. Visualizado em: <<file:///C:/Users/Ana%20Paula%20Fernandes/Pictures/Gepeeam/Regras%20Gerais%20sobre%20a%20Igualdade%20de%20Oportunidades%20para%20Pessoas%20com%20Deficiências%20—%20Portal%20da%20Câmara%20dos%20Deputados.pdf>>. Acesso em: 27 de Dezembro de 2015.



RIBEIRO, Roméa Almeida. Estratégias Educativas durante o Tempo de Viagem no Transporte Escolar Rural. 131 f. Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Transportes, Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, 2013.

TEIXEIRA FILHO, Heleno; MORAES, Hito B.; TOBIAS, Maísa. **Projeto de Embarcações para um sistema aquaviário de transporte urbano da região metropolitana de Belém.** 2009. Visualizado em: <
http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/085_Teixeira_Filho_Heleno.pdf>. Acesso em: 13 de Abril de 2013.

TOBIAS, Maísa S. G.; RAMOS, Rui A. R.; RODRIGUES, Daniel S. Modelo de Acessibilidade em Ambiente Sig como Suporte à tomada de decisão em investimentos em infraestruturas Urbanas: o caso de Santarém-Pa. IN: Tobias, Maisa S. G; LIMA, Alberto C. M. (Orgs). **Urbanização & meio ambiente.** Belém: Unama, 2012.

TOBIAS, Maísa S. G; MACHADO, Maricele S.; PAIVA JUNIOR, Humberto. **Formação de rede de transporte rodofluvial urbana na Amazônia:** o caso de Belém do Pará. Disponível em: <
www.ipen.org.br/downloads/XXI/187_Tobias_Maisa_Sales_Gama>. Acesso em: 22 de Fevereiro de 2013.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais:** a pesquisa qualitativa em Educação. São Paulo: Atlas, 1987.

Sobre os autores

Ana Paula Cunha dos Santos Fernandes: Professora na Universidade do Estado do Pará (UEPA). Doutora em Educação Especial pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Contato: docenteapf@gmail.com

Alexandre Santos Fernandes: Graduando em Direito na Universidade da Amazônia (UNAMA). Contato: fernandes.dir@gmail.com

Recebido em: 10/01/2016

Aceito para publicação em: 20/02/2016